

# spillmann

informiert

Zum Jahresabschluss 2022

Die Busverkehrsunternehmen haben sich im Jahr 2022 in der bisher schwersten erlebten Krise befunden.

Nach zwei Jahren Corona Pandemie gehörten die Busunternehmen zu der Branche, die durch hohe Einnahmerückgänge wirtschaftlich am härtesten getroffen wurden. Durch den Krieg in der Ukraine folgten nun zusätzlich extreme Steigerungen auf Kostenseite beim Diesel, welcher einen hohen Kostenanteil einnimmt und um 65 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen war.

Mangel an AdBlue, Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung und die Tarifierung belasteten die Kosten zusätzlich, welche die Verkehrsunternehmen aus eigener Tasche vorstrecken mussten ohne einen unterjährigen Ausgleich zu bekommen. .

Im Vergleich zu den beiden Vorjahren mit den Hochphasen der Corona Pandemie wurde die Verkehrsleistung im Jahr 2022 erstmals wieder ohne Einschränkung vollumfänglich gefahren, so dass das Lohnstundenvolumen dadurch insgesamt wieder deutlich gestiegen ist.

Die Personalkosten einschließlich sozialer Abgaben sind im Vergleich zum Vorjahr um 8,6 gestiegen.

Das Jahr 2022 war insgesamt stark geprägt durch die überdurchschnittlich hohen Kostensteigerungen und der zunehmenden Inflation.

Der teilweise jährlich vorgesehene Ausgleich für Kostensteigerungen durch den Aufgabenträger erfolgt zeitversetzt im Folgejahr, so dass die Nachzahlungen nicht mehr in das Bilanzjahr 2022 einfließen konnten.

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte ein Delta von 1.762.027,74 €. Das Vorjahresergebnis lag bei einem Negativergebnis von 1.363.482,36 €.

Die extrem wechselnden Marktbedingungen konnten mit schnellen Gegenmaßnahmen ganzheitlich angepasst werden um höhere Verluste auszuschließen. Die tiefgreifenden Anpassungen aus den Pandemie Vorjahren wurden in 2022 fortgeführt.

Im Jahr 2023 rechnen wir mit dem aktuellen Niveau der Dieselpreise, der noch unter dem Vorjahrespreis, aber deutlich noch über dem vor Corona Jahr liegt. Deutliche Kostensteigerungen wird es in den Lohnkosten nach tariflicher Vereinbarungen geben mit 7 % in 2023 und nochmals weiteren 7 % in 2024. Die Kostenanpassungen durch den Aufgabenträger erfolgen dann ebenso zeitversetzt im Folgejahr.

Wir rechnen daher in den Folgejahren 2023 und 2024 weiterhin von einem Aussetzen der Linearität in den allgemeinen Kostenentwicklungen die mit dem aktuellen

# *spillmann*

informiert

Abhandlungsmodus der Nachzahlungen durch den Aufgabenträger im Folgejahr zu zeitversetzten Bilanzergebnissen führt.

Das bislang angewendete Finanzierungssystem ÖPNV, welches zwischen 2010 und 2019 aufgesetzt wurde, fußt auf eine lineare Kostenentwicklung und hat extreme Marktsituationen wie Corona, Ukraine Krieg, hohe Lohntarifabschlüsse und hohe Inflation nicht vorgesehen. Verkehrsunternehmen gehen unter diesen Bedingungen unterjährig mit sehr hohen Summen in Vorkasse und belasten dabei die Liquidität.

Wir sehen hier einen dringenden Handlungsbedarf beim Aufgabenträger in extremen Marktsituationen die Nachzahlungen elastisch und zeitnah noch im aktuellen Geschäftsjahr durchzuführen oder zum Finanzierungssystem ÖPNV von vor 2010 zurückzukehren, als die zu erwartenden Kostensteigerungen vom Aufgabenträger zu Jahresbeginn festgelegt und im Voraus ausbezahlt wurden und zum Jahresende eine Spitzabrechnung erfolgte.

B.Menekse

12.Juli 2023